which is equivalent to only about 15 rakes. This is an indication that the position is not that serious as yet.

SHRI BIR BHADRA PRATAP SINGH: My information was that there are 60,000 cargo wagons in the country. But according to the reply, the number is 52,440. Therefore, my apprehensions have increased. Each wagon costs more than a lakh of rupees. Britishers have evolved a perfect system—I don't call it a foolproof system—to verify the whereabouts of wagons. But now what I have come to know is that there is no physical examination or there is no foolproof system of verification of these thousands of wagons being made in the last several years and as a result hundreds of wagons remain untraceable or misplaced causing mostly wagon shortage and other things. May I know from the hon. Minister as to what foolproof system he is going to evolve so that the wagons which are already in the rolling stock may not remain untraceable or may not be causing a shortage of wagons?

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Madam, this part (c) of the question pertains to wagons loaded with imported coking coal at Paradeep and not of an all India situation. For all India, we have—I stand to be corrected—round about 400,000 wagons. So, this question is only pertaining to the wagons allotted for imported coking coal at Paradeep. As far as the other question is concerned I would require special notice. But, through your good offices, Madam, I would like to inform the House that in the matter of utilisation of total wagons capacity per tonne wagon capacity, since last year, India has displaced even Japan and is the world leader. And this has happened in the last two years—1986-87 and 1987-88—according to internatiosal figures published which, of course, do not include the figures for China and Soviet Russia which do not publicise their figures internationally. But, for the rest of the world, we are the world leaders. So, that would indicate that an optimum point has been reached in wagon utilisation.

THE DEPUTY CHAIRMAN: Question No. 145.

इलाहाबाद और कानपुर के बीच दैनिक रेलगाड़ी

*145. **श्री सत्य प्रकाश मालवीय** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे: कि :

(क) इलाहाबाद और कानपुर के बीच दैनिक अन्तरनगरीय रेलगाड़ी न चलाये जाने के लिए, अव्यवहारिकता के अतिरिक्त अन्य क्या कारण है; और

(ख) इस मार्ग पर प्रतिदिन अनुमानत: कितने यात्री यात्रा करते हैं?

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री महावीर प्रसाद) : (क) कोई नहीं।

(ख) लगभग 1500 दोनों ओर।

श्री सत्य प्रकाश मालवीय : महोदया इलाहाबाद से कानपुर तक की दूरी केवल 199 किलोमीटर है और एक आसाम मेल गाड़ी चलती थी जो इलाहाबाद से सुबह 6 बजे चलती थी और 9 बजे कानपुर पहुंचती थी। वापसी में वह गाड़ी वहां से साढ़े 5 बजे चलकर साढ़े 8 बजे इलाहाबाद पहुंच जाती थी। लेकिन पिछले करीब-करीब साल भर से आसाम मेल गाड़ी को बंद कर दिया गया है और जहां रेल विभाग अनदेखा सुविधाओं को बढ़ा रहा है वहीं इलाहाबाद से कानपुर और कानपुर से इलाहाबाद वापस आने के लिए सुविधाओं को घटाया गया है। तो मेरा प्रश्न यह है कि सुबह साढ़े चार बजे से लेकर चार बजे शाम के बीच में इलाहाबाद से कानपुर जाने के लिए कोई भी ऐसी सवारी गाड़ी उपलब्ध नहीं है जिसमें कि दूसरे दर्जे के यात्री सफर कर सकें इसलिए मेरा प्रश्न यह है कि जो आसाम मेल गाड़ी को खत्म किया है उसकी जगह एक इंटरसिटी गाड़ी को प्रारम्भ करने के बारे में क्या माननीय मंत्री जी विचार करेंगे जिस तरह से इलाहाबाद से बनारस तक यात्री सुबह जाएं और शाम को वापस लौट आएं।

रेल मंत्रालय के राज्य मंत्री (श्री माधव राव सिंधिया) : मैडम आसाम मेल का मुख्य लक्ष्य था यात्रियों के सफर की सुविधा दिल्ली और आसाम

के बीच में, न कि इलाहाबाद और कानपुर के बीच में।

श्री सत्य प्रकाश मालवीय : महोदया, मेरा प्रश्न केवल इलाहाबाद और कानपुर के लिए है?

श्री माधव राव सिंधिया : और इसी लिए यह कोइंसीडेंस की बात थी कि वह गाड़ी इलाहाबाद और कानपुर के लिए भी सुविधाजनक थी, परन्तु इलाहाबाद और कानपुर के बीच में एक पेसेंजर ट्रेन अवश्य चलती है।

श्री सत्य प्रकाश मालवीय : वह ट्रेन तो बहुत पहले से चलती है। 6 बजे सुबह उस पर बैठिए और दोपहर एक बजे वह पहुंचती है।

श्री माधव राव सिंधिया : मैडम, इसके अलावा विशेषज्ञों की कई कमेटियां हैं जिन्होंने कि यह सुझाव दिया है और यह रेकमेंडेशन दिया है कि रेलवेज का मुख्य लक्ष्य दूर-दूर सफर की गाड़ियों का होना चाहिए और शार्ट डिसटेंस के जो यात्री हैं मुख्य रूप से रोड से ही सफर करें ताकि देश में इंटीग्रेटेड ट्रांसपोर्ट सिस्टम बने इसलिए रोड की तरफ डाइव किया जाना चाहिए। तो उस नीति को भी हमने काफी कुछ अपनाया हुआ है हालांकि सभी शार्ट डिसटेंस पेसेंजर्ज की सुविधाओं को भी हम ध्यान में रखते हैं।

श्री सत्य प्रकाश मालवीय : माननीय उपसभापति जी, ग्वालियर की ओर कितनी गाड़ियां बढ़ा दी गई हैं। एक ताज-एक्सप्रेस, जो आगरा तक जाती थी उसको ग्वालियर तक बढ़ा दिया गया है। मेरा मंत्री जी से नम्र निवेदन है कि वे कृपया इस सुझाव पर पुनर्विचार करें कि इलाहाबाद से कानपुर, जिसकी दूरी 195 किलोमीटर है, इसके लिए एक ऐसी गाड़ी चलाने का प्रयास करें या उसको शुरु करें, जिसमें सुबह 6 बजे इलाहाबाद से चलकर 9 बजे कानपुर पहुंच जाये और दिन भर काम करके शाम को कानपुर से बैठकर वापस इलाहाबाद आ जाये। इस पर आप कम से कम विचार तो कीजिए और इसका आश्वासन ही दे दीजिए। आश्वासन देने में क्या चलता है?

श्री माधव राव सिंधिया : मैडम, जहां तक ताज-एक्सप्रेस को बढ़ाने का सवाल है, इसको वहां के जन-प्रतिनिधियों के प्रयासों के कारण मंत्री श्री खां चौधरी जी के समय बढ़ाया गया था। . . . (**व्यवधान**) . . .

श्री सत्य प्रकाश मालवीय: माननीया, मैंने मंत्री महोदय का नाम नहीं लिया है, मैंने कहा कि ताज-एक्सप्रेस को आगरा से ग्वालियर तक बढ़ाया गया है, मैंने किसी का नाम नहीं लिया।

श्री माधव राव सिंधिया : जहां तक आपका सुझाव है, उस सुझाव को नोट कर लिया गया है।

श्री राम चन्द्र विकल : उपसभापति महोदया मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि उन्होंने यह सुविधा दी कि लंबी दूरी की यात्री-गाड़ियों से आसाम तक पहुंचा जाये, लेकिन जो अलीगढ़ गाड़ियां रुकती है, उनमें यात्री न टिकिट ले सकते हैं और न उतर सकते है। तो ऐसी कौन सी सुविधा है, जिसकी वजह से यह परेशानी हो गई कि जहां गाड़ियां रुकती है वहां के टिकट ही बंद कर दिए गए हैं। यह ऐसी असुविधा क्यों पैदा कर दी गई? मैं खासकर के अलीगढ़ के बारे में पूछना चाहता हूं :

उपसभापति : श्रीमती विजया चक्रवर्ती . . .

श्री राम चन्द्र विकल : उपसभापति महोदया, मैंने अलीगढ़ का पूछा था, उसका पहले जबाब तो दिलवाइए कि अलीगढ़ में जो ट्रेन रुकती हैं, वहां टिकट लेने की इजाजत नहीं है, लोग बिना टिकट लिए चलते हैं। उतरते हैं। ये दोनों ही काम खराब हो रहे हैं क्यों अलीगढ़ को उस सुविधा से वंचित कर दिया गया है?

श्री माधव राव सिंधिया : यह इनका प्रश्न अलीगढ़ के बारे में है और यह कोई नई असुविधा नहीं है। यह पुरानी सुविधा है लंबी यात्री-गाड़ियों के लिए। (**व्यवधान**)

श्री एन० के० पी० साल्वे : महोदया, बगैर टिकिट के चलने की सुविधा पुरानी है। (व्यवधान)

SHRIMATI BIJOYA CHAKRAVARTY: Madam Deputy Chairman, I have got a bitter experience of travelling to Assam and North-Eastern States in Tinsukia Mail. While coming to board the train, suddenly many passengers find that their A.C. bookings and first class bookings have been cut down without any information and this position is at times repeated for many days. May I know what is the reason for cutting down bookings without giving information? Is it really short, I want to know.

SHRI MADHAVRAO SCINDIA: Madam Deputy Chairman, the question is on Allahabad and Kanpur. I think we are straying far a field.

*146. [*The questioner (Shri Suresh Kalmadi) was absent. For answer,* vide... *cols.* 31 *infra.*]

*147. [*The questioner (Shri Aladi Aruna* alias *V. Arunachalam) was absent. For answer,* vide *cols.* 31 *infra.*]

Deaths due to meningitis in Koraput District of Orissa

*148. SHRI YALLA SESI BHUSHANA RAO: Will the Minister of HEALTH AND FAMILY WELFARE be pleased to state:

(a) whether it is a fact that 15,000 people perished due to epidemics, meningitis and some unkown diseases in Koraput district of Orissa since last March;

(b) whether it is a fact that 90 per cent of them belong to the Scheduled Castes and Scheduled Tribes; and

(c) what steps Government took to prevent such dreadful diseases and reduce the fatality rate on account of these diseases?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HEALTH AND FAMILY WELFARE (KUMARI SAROJ KHAPARDE): (a) to (c) A Statement is laid on the Table of the Sabha.

Statement

The Chief District Medical Officer, Koraput reported an outbreak of Pyogenic meningitis in Koraput district with 1383 cases and 404 deaths from 1-1-1988 to 12-4-1988. However, no deaths were reported due to this disease since 28-3-88.

The percentage of Scheduled Castes and Scheduled Tribes population in Koraput District is 70 and the percentage of deaths due to meningitis and other epidemics affecting the Scheduled Castes and Scheduled Tribes is 77.

In addition to the existing health infrastructure, 45 mobile health teams and 25 base hospitals have been established in the affected area. 18 extra vehicles have been provided for mobility. Chemoprophylaxis with sulfa drugs was given to the immediate contacts in addition to the treatment of cases. Other measures includes health education to create public awareness for early detection and treatment of cases. All Medical Officers have been alerted to be vigilant and to take timely action to prevent the spread of the disease.

SHRI YELLA SESI BHUSHANA RAO: Madam Deputy Chairman, a grave situation exists in the Koraput district of Orissa. As per the statement, the loss of life has gone to the extent of 404 due to the epidemic. It is a very serious epidemic and the mortality rate is about 30 per cent or so. May I know whether the Government has conducted any survey to find out the cause of such an epidemic and is the Government satisfied with the facilities provided for hospitalisation in Koraput district and the treatment in those hospitals?

KUMARI SAROJ KHAPARDE: Madam, the hon. Member has asked a question about Koraput district in Orissa. Actually regarding the hospitals in this district we do have certain information, particularly regarding meningitis in this area. This data pertaining to cases and deaths has not been compiled on the basis of any...